

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres referanse:

Vår referanse: ntp090427 /twb

Ålesund, 27.04.2009

Høyhastighetstog svarer best på regjeringens mål med transportpolitikken

Uttalelse til Nasjonal Transportplan fra Norsk Bane AS

Innledning

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: "Å tilby et effektiv, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling". Ingen ting svarer så godt og presist på disse målene som et nasjonalt høyhastighetsnett som betjener både langdistanse-, regional-, InterCity- og godstrafikken!

Vi finner det derfor underlig at forslaget til NTP ikke følger opp Stortingets "sterke engasjement for høyhastighetstog", jfr. tidligere vedtak i budsjettinnstillingene for 2008 og 2009 (vedlagt). Vi håper likevel Stortingets behandling kan gi høyhastighetstog en sentral plass i vår nasjonale samferdselspolitikk til beste for miljø, næringsliv, regional og nasjonal utvikling. Som i stadig flere andre land.

1. Utredning med Deutsche Bahn ferdig i april

Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité ba 30.11.07 om grundige utredninger av høyhastighetsbaner, og ikke minst om "rapporter fra andre kompetente miljøer" enn VWI. Vi kan ikke se at dette er fulgt opp fra statlig hold, som kun har gjennomført begrensede studier med utgangspunkt i VWI-rapporten. Denne rapporten fikk allerede i høringsrunden mye kritikk for gale forutsetninger, faktafeil, alt for overfladiske vurderinger av trasé, marked og kostnader, og feil valg av konsept med bl.a. for lav fart og for få stopp mellom endestasjonene.

Vi har ønsket å bidra til å gi Stortinget et bredere og bedre beslutningsgrunnlag. Deutsche Bahn fullfører i april en omfattende utredning av høyhastighetstog i Norge på oppdrag av Norsk Bane AS. Vectura (sammenslutningen av de svenske statselskapene Banverket Projektering og Vägverket Konsult) assisterer ved kalkylen av drifts- og anleggskostnadene. Sammenlignet med tidligere utredninger fra statlig hold er Deutsche Bahns markeds- og traséundersøkelser meget detaljerte.

Deutsche Bahn har konkludert med at hastigheter på 270 – 300 km/t kan gjennomføres nesten over alt og fraråder å bygge for lavere fart. Et driftskonsept som integrerer langdistanse-, regional-, intercity- og godstrafikk vil binde sammen de fleste befolkningskonsentrasjoner fra Steinkjer og sørover med svært raske og konkurransedyktige reise- og frakttider i forhold til fly-, bil- og godstrafikk. Det kan ventes nye, veldokumenterte anbefalinger og løsninger med meget stor samfunns-

nytte og høy grad av egenfinansiering. Billett- og fraktinntekter vil dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter og vesentlige deler av infrastrukturinvesteringene.

Vi tror denne utredning kan få stor betydning for norsk transportpolitikk og samfunnsutvikling og håper den kan tillegges vesentlig vekt under komiteens behandling av NTP. På s. 175 i NTP heter det: ”Regjeringen mener at konseptet for høyhastighetsplaner må videreutvikles og tilpasses norsk forhold før det kan være aktuelt i Norge.” Det er nettopp denne jobben som gjøres i utredningen til Deutsche Bahn. Vi vil informere Stortingets transport- og kommunikasjonskomité så snart utredningen foreligger, og vil foreløpig gi flg. kommentarer til regjeringens forslag til NTP:

2. Kommentarer til kap. 10.1.2.4 i NTP (s. 173) om høyhastighetstog

Innstillingen baserer seg utelukkende på VWI-rapporten. Utredningen fra Deutsche Bahn vil konkludere med helt andre løsninger og mye mer positive samfunnsvirkninger. Vi vil også peke på flg.:

2.1 Høyhastighetstog gir større klimaeffekter til langt lavere kostnader pr. tonn CO₂ enn for eksempel nytt dobbeltspor Oslo – Ski

En høyhastighetsbane Oslo – Trondheim vil i flg. Econ Pöyry/VWI gi en årlig innsparing på 78 400 tonn CO₂. Ved en investeringskostnad på 68,046 mrd. kr svarer dette til ca. 0,87 mill. kr pr. årlig tonn CO₂-innsparing. Oslo – Ski vil i flg. NTP (s. 214) gi en innsparing på 5.950 tonn CO₂ ved en investeringskostnad på 11,66 mrd. kr. Det svarer til 1,96 mill. kr pr. årlig tonn CO₂-innsparing. *Selv med VWI sine planer vil altså høyhastighetsbanen Oslo – Trondheim være mer enn dobbelt så effektiv som intercitystrekningen Oslo – Ski¹*, som for øvrig også er et svært godt tiltak om det tilpasses fremtidig høyhastighetsstandard. Selv med VWI sine planer blir det derfor galt når det i forslaget til NTP argumenteres med at høyhastighetstog er et dyrt og dårlig klimatiltak, samtidig som investeringene i IC-nettet fremheves som viktige klimatiltak.

Econ Pöyrys henvisning til at andre tiltak kan gi lavere kostnader pr. tonn har liten relevans all den tid et moderne samfunn er avhengig av en effektiv infrastruktur. Den kan ikke velges bort, men må løses så miljøvennlig og effektivt som mulig.

Econ Pöyry synes også å mene at man heller burde satse på godstrafikk i stedet for høyhastighetstog. Men her er det da ikke snakk om enten eller! Forslaget fra Deutsche Bahn innebærer dobbeltsporete høyhastighetsbaner for både gods- og persontrafikk, inkludert flere forbikjøringsmuligheter. Det gir langt bedre mulighet for godstrafikken en bygging av noen flere kryssingsspor! Slik får man dobbel klimagevinst i stedet for den motsetningen som Econ Pöyry konstruerer. Det er viktig å se investeringene i høyhastighetsnettet, IC-nettet og godstrafikk på bane i sammenheng med hverandre. Det gir best effekt både økonomisk og miljømessig. Se ellers kapittel 4 for mer om miljøvirkninger av Deutsche Bahns forslag.

2.2 Negativ samfunnsnytte for de fleste prosjektene i NTP. Stor positiv samfunnsnytte for høyhastighetsplanene til Deutsche Bahn

Forslaget til NTP henviser til Econ Pöyrys rapport om at høyhastighetsbaner (etter VWIs planer) ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme og ha for lav nytte til å forsvare investeringskostnadene (s. 175). Samtidig burde man kanskje nevnt at det gjelder de fleste av de større prosjektene i NTP-forslaget. 5 av 6 større jernbaneprosjekter og 25 av 31 større veiprosjekter som er fremstilt viser negativ samfunnsøkonomisk nettonytte (s. 166 – 256). Tabellen på s. 51 viser en samlet negativ samfunnsøkonomisk nettonytte på – 22,5 mrd. kr for jernbaneprosjekter i NTP-forslaget og – 20,3 mrd. kr for veiprosjekter, med investeringer på hhv. 45,1 mrd. og 54,5 mrd. kr.

¹ Forholdet blir det sammen om man sammenligner årlige kostnader.

Planene fra Deutsche Bahn viser derimot klart positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet, jfr. også kapittel 8. Endelige tall vil vi komme tilbake til når rapporten er ferdig.

2.3 Gir høyhastighetstog større eller mindre natur- og landskapsinngrep?

I NTP-forslaget og hos Econ Pöyry heter det flere steder at høyhastighetstog fører til store natur- og landskapsinngrep. All utbygging av infrastruktur fører naturlig nok til inngrep. Men blir inngrepene større av en 13 meter bred bane i forhold til en 26 meter bred fire felts motorvei? Og vil høyhastighetsbaner føre til større inngrep enn dagens utbyggingsplaner fra Jernbaneverket?

Dette er et spørsmål om planlegging og ikke om 200 km/t eller 300 km/t. Utretting av dagens trasé blir ofte lite miljøvennlig siden eksisterende linjeføringer ofte har dannet en ramme for den lokale utviklingen, slik vi kjenner det også fra oppgradering av veier fra 50 km/t til 80 km/t. Deutsche Bahn anbefaler av flere grunner ny bane fremfor utretting av eksisterende, for det meste ensporede baner. Et østlig traséalternativ for 300 km/t, slik Deutsche Bahn anbefaler for Eidsvoll – Sørli (sør for Hamar) var klart foretrukket av miljøbevegelsen fremfor Jernbaneverkets traséforslag for 200 km/ langs strandsonen av Mjøsa.

Videre foreslår Deutsche Bahn linjeføringer som unngår dyrka mark i størst mulig grad, både fordi jorda i seg selv har en høy verdi og fordi det gir en dårligere byggegrunn enn berglendt terreng. Tunneler blir også brukt bevisst miljømessig. Fra Oppdal og sørover er f.eks. banen planlagt i en fem km lang tunnel under Hjerkinnhø og i en 16,5 km lang tunnel under Fokstumyra. Slik går en i tunnel under reintrekkene og oppnår en klar miljøforbedring i forhold til dagens situasjon.

2.4 Svært høyt trafikkgrunnlag for høyhastighetstog i Norge

I NTP-forslaget settes det nærmest likhetstegn mellom befolkningsgrunnlag og markedsgrunnlag. Etter en slik logikk ville det heller ikke være særlig hensiktsmessig med veibygging og flytrafikk i Norge. Norge har imidlertid flere ganger høyere innenlands flytrafikk pr. innbygger enn andre land i Europa. Flytrafikken mellom Bergen og Stavanger er f.eks. på samme nivå som mellom Madrid og Sevilla like før høyhastighetsbanen åpnet der i 1992 (730.000 reisende). Flystrekningene mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger/Haugesund har alle mer enn 1,6 mill. reisende pr. år og er blant de mest trafikkerte i Europa. På de fleste strekningene i Europa med tilsvarende trafikk er det allerede bygd høyhastighetsbaner, eller man har planer om dette. Deutsche Bahn skriver at trafikkgrunnlaget for høyhastighetstog i Norge er bemerkelsesverdig høyt, også i internasjonal sammenligning.

2.5 Få stopp - eller mange stasjoner og et svært viktig virkemiddel i distriktspolitikken?

VWI sine svært overordnede vurderinger la opp til forholdsvis lav fart med tilhørende få stopp. Forslaget til NTP har tydeligvis lagt det til grunn. Deutsche Bahn har imidlertid utarbeidet ferdige traséforslag for 270 – 300 km/t, som uten stopp vil gi reisetid Bergen - Oslo på ca. 1 t. 45 min. Men generelt gir 2 ½ time et godt nok tilbud i forhold til fly, og grunnlag for rundt 8 stopp underveis. Med flere avganger i timen kan også stoppemønsteret varieres, slik at ytterligere stasjoner og lokalsamfunn kan knyttes til nettet. Det vil styrke konkurranseevnen i forhold til underveistrafikk. Slik drar også mesteparten av landet nytte av satsingen. Mellom Oslo og Trondheim via Hamar er det for eksempel foreslått 18 stasjoner. Dette nasjonale nettet vil binde sammen de fleste befolkningskonsentrasjoner fra Steinkjer og sørover med svært raske og konkurransedyktige reise- og frakttider i forhold til fly-, bil- og godstrafikk.

2.6 Separate høyhastighetsbaner eller høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept?

”Etter en samlet vurdering legges det ikke opp til bygging av separate høyhastighetsbane nå”, heter i på s. 175 i NTP. Det er vi enig i. Norsk Bane og Deutsche Bahn anbefaler høyhastighetsbaner i en integrert utbygging for langdistanse-, regional-, IC- og godstrafikk i et flerbrukskonsept. Vi har

notert oss at professor Bo-Lennart Nelldal ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm har gitt uttrykk for de samme vurderinger for Norge, gjennom intervju i Jernbanemagasinet.

3 Høyhastighetsstandard eller 200 km/t i InterCity-trafikken, kap 10.1.2.3 i NTP (s 172)?

Transport- og kommunikasjonskomitéens ba i budsjettvedtaket for 2009 om at nye strekninger skal bygges for minst 250 km/t. Kapittel 10.1.2.3 prøver likevel å begrunne 200 km/t som standard i IC-trafikken, med tidvis motstridende argumentasjon. Vi vil understreke betydningen av å se utbyggingen av høyhastighetsnettet og IC-nettet i sammenheng. Det vil gi en langt mer lønnsom jernbane, flere avganger, raskere reisetider og et langt bedre tilbud i begge markedene, samt også regionaltrafikken utenfor Østlandsområdet.

I NTPs omtale av de enkelte korridorene er det en åpnere holdning til å vurdere minst 250 km/t i IC-nettet. Det er viktig at dette følges opp.

3.1 Hvor er det største markedet?

Et godt togtilbud er viktig for utvikling av trafikken i Østlandsområdet, men det er en feilaktig myte at det er her det største og mest lønnsomme markedet for tog er. Etter Deutsche Bahns planer vil bare strekningene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim ha 15 – 20 ganger flere personkilometer enn den samlede IC-trafikken. En isolert drift av IC-markedet er heller ikke mulig å drive i økonomisk balanse, mens en kombinasjon med høyhastighetstog på fjernstrekningene vil øke lønnsomheten kraftig. Det er da viktig å kjøre så raskt at du a) kan konkurrere med flytrafikken, b) kan ha flere stopp underveis og c) kan konkurrere med bil på regionale avstander (se 3.3)

Med høyhastighetsbaner dimensjonert for 270 – 300 km/t kan man trafikkere Oslo - Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim på 2 ½ time, Steinkjer på 3:10, Kristiansand 1:55, Göteborg 1:45 med flere stopp og stasjoner underveis (jfr. 2.5). Med reisetider på 2 ½ time eller bedre viser internasjonal erfaring at 70 – 100 % av passasjerene foretrekker tog framfor fly. Store mengder overført flytrafikk (jfr. 2.4) gir flere avganger i timen på fjernstrekningene, som igjen gir økt trafikk og økt frekvens også regional- og IC-trafikken, med Oslo som navet i alle disse markedene. Kombinasjonen øker trafikken og tilbudet ytterligere.

Det er derfor ikke minst i IC-trafikkens interesse at *hele* strekningene Oslo – Trondheim, Ålesund, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Göteborg bygges for høyhastighetsstandard på 270 – 300 km/t. Bygger man for 200 km/t i IC-nettet, vil det *enten* gi lengre reisetid og svekke konkurransen med fly, gi mindre overført flytrafikk, færre avganger og dårligere tilbud også i IC-trafikken *eller* så få stopp at det ikke betjener regional- og IC-trafikken.

3.2 Stoppemønster er viktig for gjennomsnittshastigheten til toget

I NTP argumenteres det på s. 172 – 173 først for at togene skal stoppe på alle stasjonene i IC-området på hver avgang og at banen derfor ikke bør dimensjoneres for hastigheter over 200 km/t pga. tiden som går med til akselerasjon og nedbremsing. Når man på denne måten har konkludert med 200 km/t, motsis hele argumentasjonen i neste avsnitt: ”For å redusere reisetidene i disse områdene er det viktig å rette innsatsen mot tiltak som gjør at dagens togtrafikk faktisk kan holde den hastigheten banen er dimensjonert for (for eksempel 200 km/t) på større deler av strekningen enn hva som er tilfelle i dag. Her er valg av stoppemønster i mange tilfeller av større betydning enn valg av dimensjonerende hastighetsstandard”. Dette er et viktig poeng! Hvis toget skal stoppe hver andre mil eller så, vil det få lav gjennomsnittshastighet og tape i konkurranse med bil, uansett hvilken hastighet banen dimensjoneres for.

For å gjøre noe med stoppemønsteret, er man imidlertid avhengig av økt trafikk for at ikke frekvensen skal bli for dårlig. Da er nettopp høyere fart enn 200 km/t nødvendig for å kunne nyte

godt av overført flytrafikk inn i togtrafikken, jfr. 3.1 og 2.4. Gjennom planen til Deutsche Bahn får man *både* hastigheter til 270 – 300 km/t og mulighet til å variere stoppemønsteret, samtidig som frekvensen øker kraftig i forhold til i dag. Over Kongsberg kan det f. eks. påregnes 6 tog i timen, hvorav 3 passerer forbi og 3 stopper. Tilsvarende kan for eksempel Tønsberg kan regne med 3 stopp i timen, Hamar 4, mens Drammen får minst 6.

Dessverre har mange av dagens traséer og planer så store sprang i hastighet at oppgitt dimensjonert fart ofte kun gjelder i teorien og ikke kan utnyttes i praksis. Det gir også høyere energibruk. Dagens planer for IC-nettet er *maksfart på 200 km/t*, som toget i realiteten oppnår svært sjeldent. Planene til Deutsche Bahn er imidlertid dimensjonert for *gjennomgående 270 – 300 km/t*, slik at toget reelt kan utnytte farten banen er dimensjonert for.

3.3 Konkurransedyktige reisetider i forhold til bil

I 2007 foregikk nærmere 88 % av persontrafikkarbeidet på veg (s. 166). Bil brukes for 80 % av alle reiser mellom Oslo og Vestfold/Grenland (s. 185) og 90 % for Trondheim – Nord-Trøndelag (s. 191). Skal toget kunne konkurrer med bil fra dør til dør på gode motorveier, er det nødvendig med korte reisetider og høy gjennomsnittsfart. Jernbaneverkets nåværende planer gir jevnt over gjennomsnittshastighet på 90 – 100 km/t i IC-trafikken, som dessverre ikke er nok til å oppnå nevneverdig overført biltrafikk uten meget restriktive tiltak mot bilbruk. Med korte reisetider og høy gjennomsnittshastighet på 140 – 170 km/t i IC-trafikken og 180 – 210 km/t ellers, er potensialet for overført biltrafikk langt større etter Deutsche Bahns planer.

3.4 Oslo – Skien på 2 eller 1 time?

På s. 55 i NTP-forslaget oppgis reisetidsgevinst for IC-ruten Oslo – Ski på 42 min fra 162 min til 2 timer. Dette stemmer ikke helt med reisetidsreduksjoner oppgitt fra Jernbaneverket for tiltakene Lysaker – Sandvika (5 min), Holm – Homestrand – Nykirke (5 min), Barkåker – Tønsberg (3 min) og Eidanger-tunnelen (20 min), som til sammen gir 33 min i redusert reisetid.

Uansett kan man allerede i dag kjøre strekningen på ca. 1 time og 50 min. Med nye firefelts motorveier Gulli – Langåker, Bommestad – Sky og Sky – Langangen reduseres kjøretiden for bil ytterligere. Legger man til minst 15 min i tilbringertjeneste til/fra toget både i Skien og Oslo, kommer togets reisetid etter planene i NTP på minst 2 timer og 30 min. Tog bruker da altså minst 45 minutter, eller 43 %, lengre tid enn bil fra dør til dør.

Etter planene fra Deutsche Bahn vil Oslo – Skien tilbakelegges på ca. 1 time, noe som gir et langt bedre tilbud og bedre konkurransekraft i forhold til bil.

3.5 Stasjoner sentralt i tettstedene også med høyhastighetstog

I NTP-forslaget hevdes det at høyhastighetstog vil gi økte konflikter når det gjelder tilpasninger av traséen til terrenget, at kostnadene og arealkonfliktene for sentrumsnære stasjoner blir svært store og at alternativet vil være å legge banen og stasjonen utenfor sentrum. Dette er direkte feil. Riktignok planla VWI en stasjon 1,5 mil utenfor Hamar, men dette et spørsmål om planlegging og ikke om 200 km/t eller 300 km/t, jfr. andre avsnitt i 2.3. Deutsche Bahn har allerede utarbeidet detaljerte traseforslag i IC-nettet for høyhastighetsstandard med 270 – 300 km/t og sentrale stopp i alle tettstedene, for det meste ved dagens stasjoner. Utfordringene løses flere steder med avgreininger fra banen for gjennomgående tog.

3.6 Behov for fire spor ut fra Oslo sentrum mot vest. Ny tunnel med stopp på Majorstua.

Kapasiteten på dagens dobbeltspor mellom Oslo S og Lysaker er snart sprengt allerede med dagens trafikk. Det er behov for enda en dobbeltsporet bane for å ta imot økt kapasitet. To tunneler vil også gi sårt tiltrenge omkjøringsmuligheter ved driftsstans eller utbedring av dagens tunnel. Deutsche

Bahn har utredet en ny forbindelse vestover, som også gir en interessant trafikkøkning pga. stopp på Majorstua. Vi ser det som svært viktig å gå videre med dette umiddelbart og ikke skyve det videre til behandlingen av neste NTP.

4 Flerdobling av godstrafikk på bane med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept

I godstrafikkmarkedet har vegtransporten vokst fra 21 % i 1970 til 46,5 % i 2007. Denne andelen har vært stabil siden 2001 (s. 166). Jernbanen har 6 – 7 % av godsmarkedet (s. 95). Til tross for vekst i godstransporten på jernbane øker ikke markedsandelen, da den generelle transportveksten er større. NTP konstaterer at: ”På tross av det politiske målet om å overføre mer gods fra veg til sjø og bane, har andelen godstransport på veg økt.” (s. 290 – 291).

I NTPs prognoser anslås veksten i godstrafikken for både tog og lastebil med 30 % fra 2010 til 2030 (s. 44 og 170), men regjeringens mål er en dobling av godstrafikken på bane i innen 2020. Med jernbanens lave markedsandel, vil imidlertid en dobling av jernbanens godstransport ikke redusere dagens mengde av godstrafikk på vei, men bare dempe veksten. Skal man oppnå større miljømessige effekter med reduksjon av godstrafikk på vei, må ambisjonene for jernbane heves ytterligere. Dette kan bare gjøres ved å utvikle et enda bedre og mer attraktivt tilbud.

Dagens kapasitet i jernbanenettet er fullt utnyttet (s. 96). Bygging av flere og lengre kryssingsspor kan være viktige tiltak på kort sikt. Vi er imidlertid skeptisk til om et ensidig fokus på kryssingsspor vil være en fremtidsrettet løsning for godstrafikken, selv for de beskjedne målene om dobling av godstrafikken på innen 2020 og tredobling innen 2040. Dagens nett er 95 % enkeltsporet og bare 30 % er lagt til rette for hastigheter over 100 km/t (s. 170). Svinger og for bratte stigninger begrenser sterkt kapasiteten til godstrafikken. *Både for gods- og persontrafikken bør man spørre hvor lønnsomt og hensiktsmessig det i lengden er å flikke på dette gamle og til dels utrangerte nettet fremfor å bygge nytt.*

Deutsche Bahns planer gir helt andre muligheter for godstrafikken. Hele nettet er planlagt dobbeltsporet. I tillegg kommer forbikjøringsspor, samt fire spor i alle stasjoner, som også sikrer forbikjøringsmuligheter. De fleste stasjoner er tilrettelagt med mulighet for godsterminal. Slake stigninger nesten doubler dagens lastekapasitet til ca. 1500 tonn pr. tog, som tilsvarer 75 gjennomsnittlig lastede trailere. Denne kapasiteten utnyttes av godstogene om natten. På dagtid benyttes lettere og raskere godstog på 800 tonn (tilsvarende dagens lastekapasitet) som kjører i 160 km/t, av hensyn til samdriften med persontogene. Noe lettgoods som er avhengig av rask distribusjon (aviser, post, matvarer etc.) vil også kunne fraktes med persontogene.

Planene fra Deutsche Bahn vil gi et langt mer attraktivt tilbud for godstrafikk på bane i Norge og øke kapasiteten til det mangedoble i forhold til dagens planer. Økt volum vil også gi mulighet for flere terminaler, som vil øke tilgjengeligheten for næringslivet.

For næringslivet er det svært viktig med en mer effektiv, raskere og pålitelig godstransport. Med økt miljøbevissthet og miljømerking av varer ”fra vugge til grav” (inkl. transport) vil også næringslivets behov for miljøvennlig transport sannsynligvis bli enda mer tydelig. En moderne godstrafikk på bane vil også kunne redusere næringslivets transportkostnader, som i dag kan være nesten dobbelt så høye som gjennomsnittet i Europa. Den vil også sterkt redusere næringslivets avstandsulemper. Det er et stort behov for en helt ny satsing på godstrafikk på bane i Norge!

5 Redusert reisetid, økt mobilitet, reduserte avstandsulemper, konsekvenser for bosetting

Både LO og NHO understreker hvor avgjørende viktig et effektivt transporttilbud er for næringsliv og bosetting (s. 24). Regjeringen vil legge til rette for like levevilkår i hele landet og opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og medvirke til en balansert utvikling mellom by og land. Regjering mener en kraftig satsing på investering i infrastruktur er viktig for å utnytte mulighetene

for verdiskapning som finnes over hele landet, og for å gjøre det mer attraktivt å bo og jobbe i distriktene. Det vil også redusere sentraliseringspresset og utvikle mer attraktive bo- og arbeidsområder (s. 114).

For alle disse målsettingene vil et flerbruks høyhastighetsnett gi nærmest optimale løsninger og gi landets innbyggere og næringsliv en helt ny mobilitet. På s. 115 i forslaget til NTP er et kart som viser kommuner som kan nå nærmeste regionsenter på hhv. 3, 5 eller flere timer tur-retur. Side 54 viser at riksveinvesteringene i NTP gir reisetidsgevinster på utvalgte ruter i riksvegnettet på 10 – 35 minutter. Høyhastighetstog vil til sammenligning redusere reisetidene på rutene Oslo – Trondheim, Steinkjer, Ålesund, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Gøteborg med flere timer (jfr. 3.1).

Med høyhastighetstog vil mesteparten av Norge fra Trondheim og sørover blir tilgjengelig til/fra hovedstaden på 2 ½ timer eller raskere, pluss tilbringertjeneste. Fra Steinkjer 3:10 timer (se vedlagte plansje over mulige reisetider til/fra Oslo). Det vil også redusere reisetiden på Nordlandsbanen, med for eksempel Oslo – Mosjøen 4:25 timer. Dimensjonering for høyhastighet Oslo – Steinkjer er for øvrig svært viktig for utvikling av Nordlands- og Nordnorge-banen og reisetidene her. Reisetider fra Oslo til København på 3 timer eller Hamburg på 5 timer vil også knytte Norge nærmere til Europa.

Men like interessant er virkningene høyhastighetsnettet vil få for mobiliteten regionalt. InterCity-trafikken på Østlandet vil få økt antall avganger med reisetider til/fra Oslo som: Drammen og Moss 20 min, Halden 45, Tønsberg 40, Lillehammer 55, Kongsberg 35 min, Skien 1 time, Arendal 1:35. Odda – Bergen kjøres på 35 min., Sauda – Stavanger på 40, Oppdal – Trondheim på 35, Steinkjer – Trondheim på 40 min.; strekninger som alle tar rundt 2 timer eller mer med bil. Bergen – Stavanger og Stavanger – Kristiansand vil ta 1 ½ time mot hhv. 4 og 3 ½ time med bil. Med slike reisetider vil man stå friere til å bo, jobbe eller etablere bedrifter hvor man vil. Svært mange pendlere og reisende vil få en ny og bedre hverdag. Slik handler dette også om livskvalitet.

Forslaget til Deutsche Bahn vil også utvikle andre interessante IC-nett i tillegg til området rundt Oslo. Det gjelder bl.a. mellom Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Arendal, Skien. Eller mellom Oppdal – Trondheim – Steinkjer. Det gir også mulighet til kombibane tog/bybane, slik også NTP er inne på for flere områder, som bl.a. Jærbanen.

Vi stusser for øvrig over påstanden i NTP-forslaget om at utviklingsplanen for Trønderbanen vil gi en reisetid på 1 time og 10 minutter, mot dagens 2 timer og 6 minutter (s. 258). Reisetiden som følge av å gjennomføre trinnvis utvikling med alternativ 1A, 1C og 1D i utviklingsplanen kan summeres til 16,5 minutter, noe også Jernbaneverket har bekreftet. I tillegg kommer evt. kutt av holdeplasser. For at Trondheim – Steinkjer 1 time skal bli noe mer enn en løs visjon, savner vi også konkrete traseplaner for ny bane. Jernbaneverket opplyser at nye traséplaner kun foreligger for Gevingåsen tunnel og Forbordsfjellet. Og planene for Gevingåsen gir kun 130 km/t. Påstanden i forslaget til NTP om at Gevingåsen tunnel senere kan gi mulighet for 210 km/t er dessverre feil. Skal den gi høyere hastighet må traséplanene for tunnelen endres, slik Norsk Bane tidligere har påpekt og sterkt anbefaler.

I utredningen til Deutsche Bahn vil det til sammenligning inngå konkrete traseplaner for Trondheim – Steinkjer, der halvparten av strekningen er dimensjonert for 300 km/t, resten for minst 260 km/t med et unntak ved Verdal (250 km/t). Det er aldri store sprang mellom fartsgrensene, slik at togene for det meste vil kunne kjøre den farta som banen er dimensjonert for. Det vil gi en reisetid Trondheim – Steinkjer på 40 min. med stopp underveis, eller flytoget Trondheim – Værnes på 10 minutter.

6 Klima og miljøvirkninger

Transportsektoren var ansvarlig for 25 % av klimagassutslippene i Norge i 2007 (s. 57) og utslippene er økende. I St.melding nr. 34 (2006-07) Norsk Klimapolitikk ble det vedtatt en reduksjon i klimagassutslippene fra transportsektoren med 2,5 – 4 mill tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020. Det er derfor svært forbausende at den rødgrønne regjeringen legger frem et forslag til Nasjonal Transportplan uten et skikkelig klimaregnskap med tiltak for å nå målene.

Med samlede investeringer i forslaget til NTP på 322 mrd. kr (+ 60 mrd. kr i bompenger) virker den unnfalne holdningen på s. 22 nesten som en ren ansvarsfraskrivelse: "Klima-utfordringene i transportsektoren løses derfor i liten grad ved bruk av sektoren investeringsmidler. Transportetatens prioriteringer vil i liten grad påvirke klimagassutslippene".

Selv med forventet teknologiforbedring viser prognosene i forslaget til NTP en *utslippsvekst fra transportsektoren på 16 % fra 2006 til 2020* (s. 293)! Vegdirektoratets beregninger gjengitt på side 300 viser at summen av økte og reduserte klimagassutslipp som følge av alle veiprojektene i meldingen gir en *nettoeffekt på 77 000 tonn økte klimagassutslipp pr. år!*

6.1 Forholdet vei/jernbane

Forslaget til NTP inneholder en veldig positiv økning på 33,9 mrd. kr i de samlede midlene til jernbane. Bevilgningene øker fra 58,24 mrd. kr i NTP 2006 – 2015 til *92,14 mrd. kr til jernbane i NTP 2010 – 2019*. Vei får en økning på 61,39 mrd. kr, fra 157,49 mrd. kr til 218,88 mrd. kr (s. 8). Men investeringsrammen for vei får også et tillegg på 60 mrd. kr i bompenger, noe som gir *278,88 mrd. kr til vei* i perioden. Vei og jernbane får med dette en samlet ramme på 371,02 mrd. kr, fordelt med 25 % på jernbane og 75 % på vei. På tross av en vesentlig økning i midlene til jernbane går langt mer til vei. Vei blir altså fremdeles vinneren og jernbane taperen. For klima- og miljøpolitikken er det uheldig. Veitrafikken står i dag for 18 % av klimautslippene og har økt med 33 % i perioden 1990 – 2007 (s. 292).

For å tette gapet mellom vei- og jernbanemidler tror vi det, i tillegg til bevilgninger over statsbudsjettet, er nødvendig at det: a) satses mer på lønnsomme jernbaneprosjekter som kan gi brukerfinansiering gjennom billett- og fraktinntekter (jfr. brukerfinansiering av vei med bompenger) og b) at tilbudet kan konkurrere med og gi et bedre tilbud enn vei. Det er kun mulig å oppnå gjennom høyhastighetstog. For at det skal monne økonomisk og miljømessig, må dette gjøres gjeldende for mesteparten av landet.

Punktene henger naturligvis sammen. Det er kun gjennom å gi et bedre tilbud at jernbanen kan få et stort nok publikum til å velge jernbanen fremfor vei, for slik oppnå brukerfinansiering av investeringene. Tilsvarende vil ikke være mulig å få til gjennom å basere seg primært på restriktive tiltak på vei- og flytrafikk. Det viser seg også å være upopulært og vanskelig å gjennomføre politisk. Men et nasjonalt høyhastighetsnett, som vil kunne gi klart kortere reise- og frakttider for ca. 80 % av landets befolkning, vil vi tro har store muligheter til også å bli et populært politisk prosjekt.

6.2 Høyhastighetstog og godstrafikk

Se kapittel 4

6.3 Høyhastighetstog og flytrafikk

I en omfattende rapport fra 2008 konkluderte Naturvernforbundet med at lyntog i Norge vil være 6 - 10 ganger mer klimavennlig enn fly. Eurostar beregnet i 2006 at lyntog mellom London og Brussel er 9 ganger mer klimavennlig. Dette viser høyhastighetstogens klimamessige fortrinn fremfor fly.

Innenriks flytrafikk utgjorde 2 % av klimautslippene i Norge i 2007 (s. 292). Tilbringertjeneste kommer i tillegg. Utslipp i høyere luftlag gjør at effekten blir større, men man er ikke blitt enig om et generelt forholdstall. Innen EU brukes en tilleggsfaktor på 2, mens andre bruker faktorer som 1,3 eller 2,7. Utslipp fra internasjonal luftfart i norsk luftrum er heller ikke med i statistikken. Det arbeides imidlertid for internasjonale virkemidler for å redusere klimautslipp fra internasjonal luftfart.

Høyhastighetstog på 2 ½ time vil gi et tilbud som folk flest foretrekker fremfor fly i hht. internasjonale erfaringer. Den miljømessige effekten av dette er imidlertid større enn overført flytrafikk med tilbringertjeneste alene. Overført flytrafikk til høyhastighetstog gir også en ny mulighet til å gi et raskere og mer høyfrekvent jernbanetilbud i regional- og InterCitytrafikken, som igjen gir klimaeffekter i form av overført biltrafikk. Med stigende internasjonalt fokus på miljø, vil vi også anta at det i framtiden vil komme internasjonale avtaler om restriksjoner på flytrafikken. Utbygging av høyhastighetstog vil derfor være viktig både for å ivareta miljøhensyn og for å ivareta det moderne norske samfunns behov for mobilitet.

6.4 Svært store klimavirkninger ved høyhastighetstog i en flerbruksmodell

Flere land satser på høyhastighetstog som et effektivt virkemiddel i klimapolitikken, i tillegg til mange andre positive samfunnsvirkninger. Det ville være rart om ikke tilsvarende effekter kan oppnås i Norge. Høyhastighetstog i et flerbrukskonsept for fjern-, regional-, IC- og godstrafikk vil gi reduserte klimautslipp fra både fly-, bil- og lastebiltrafikk, jfr. 2.1, 4 og 5. Utbygging av hele det nasjonale nettet fra Steinkjer og sørover kan derfor ha potensiale til å kunne nå hele målsettingen for reduserte klimautslipp innen transportsektoren på 2,5 – 4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig. Deutsche Bahns beregning av effektene kommer i mai 2009.

7 Andre sentrale målsettinger

I tillegg til reduserte klimautslipp, vil mer overført trafikk til jernbane også bidra positivt til reduserte utslipp av nitrogenoksider, mindre svevestøv, bedre lokal luftkvalitet og redusert støy. Vegtrafikk står for ca. 80 % av støyplagen (s. 304). Jernbane er også langt mindre arealkrevende enn vei og har høy trafikkapasitet. En dobbeltsporet jernbane, 13 meter bred, kan ta mer trafikk enn en 16 felts motorvei.

Ulykkesrisikoen er svært lav for jernbanetraffikk. I Japan har man kjørt høyhastighetstog siden 1964 uten én dødsulykke blant passasjerene. Med høyhastighetstog vil overført trafikk fra vei til bane bidra sterkt til å redusere dagens tall på 1 200 drepte og hardt skadde i trafikken. En offensiv satsing på høyhastighetstog vil være et viktig redskap for å nå dette og andre viktige mål i forslaget til NTP.

8 Prosjektfinansiering, lønnsomhet, brukerfinansiering

Høringsuttalelsene fra fylkene og de fire største byene viser at de fleste ønsker prosjektfinansiering i en eller annen form (s. 24). Dette ble også sterkt vektlagt av LO og NHO. Etatene anslår besparelsene ved sammenhengende utbygging av lengre strekninger til 10 – 15 % (s. 83). I tillegg kommer effektene ved raskere ferdigstilling. Dagens praksis ved finansiering av utbygginger er ineffektiv og kostbar. Når staten har klart å gjøre forpliktende vedtak for kjøp av jagerfly med en ramme på 150 mrd. kr, må tilsvarende være mulig også innen transportsektoren. For å gi en effektiv og forutsigbar fremdrift anbefales prosjektfinansiering ved utbygging av høyhastighetsbaner.

Med Deutsche Bahns utredning av høyhastighetskonsept for Norge kan det ventes nye, veldokumenterte anbefalinger og løsninger med meget stor samfunnsnytte og høy grad av egenfinansiering. Billett- og fraktinntekter vil dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter og store deler av investeringene. Slik brukerfinansiering av investeringene til høyhastighetstog vil gi nye muligheter for en offensiv utbygging av jernbane i Norge

Avslutning

Høyhastighetstog i et flerbrukskonsept vil gi svært korte reisetider og omfattende positive ringvirkninger, bygge landet, binde nasjonen tettere sammen, knytte Norge nærmere Europa og gi store fordeler for innbyggere, næringsliv, lokalsamfunn, regioner og samfunnet generelt. Det vil gi nye tider for Norge.

Gjennom Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan foreligger nå en historisk mulighet til å igangsette arbeidet med realisering av høyhastighetstog i Norge. Utredningen fra Deutsche Bahn vil gi Stortinget et grundig faglig fundament for behandling av saken. Vi anbefaler at det i NTP tas initiativ til en intensiv planlegging av høyhastighetsbaner i løpet av 2009 og første halvår 2010 med sikte på et endelig vedtak i juni eller tidlig høst 2010 og en ferdigstilling av minst en helhetlig trasé i 2020.

Med hilsen

Jørg Westermann
Daglig leder

Thor W. Bjørlo
Kommunikasjonssjef